IX) Marcofilia diferentes tipos de TRANSPORTES

04c – EMPRESAS PRIVADAS: PLUNA

En este capitulo se tratan las marcas postales utilizadas por línea aérea nacional PLUNA que fue la primera línea privada en operar dentro del territorio Uruguayo con transportes de personas y de correo. Incluyendo vuelos especiales, matasellos conmemorativos, etc. las marcas abarcan desde 1936 a 2011 ya que en el año 2012 cerro Pluna (por quiebre) en medio de una gran polémica que entre otros termino con un ministro y el presidente del Banco Republica procesados por la justicia..

I) Resumen Histórico de la Empresa

A efecto de poder seguir la lógica de las líneas, vuelos y las marcas que se utilizaron así como la existencia de diferentes marcas y sellos conmemorativos de PLUNA en el Anexo I se incluye un resumen histórico de la aerolínea basado principalmente en el libro "Historia de PLUNA" de Juan Mauri; la parte final – del año 2006 en adelante – que es el periodo mas triste de la empresa donde se mezclan intereses, estafas e intervención político-partidaria, ha sido extractada de información de prensa y resoluciones de la justicia.

A modo de resumen se presentan los siguientes cuadros:

Etapas de organización de PLUNA a lo largo de su historia

1 – Empresa Privada (1936 a 1943)
- a – Sociedad en Comandita: 1936 a 1938
- b – Sociedad Anónima: 1939 a 1943

2 – Sociedad de Economía Mixta (1944/10/15 a 1947)
- a – Intervención de PLUNA: 1949 a 1951

3 – Ente Autónomo del Estado: por Ley 11.740 del 1951/11/12

4 – Privatizada parcial transformándose en una empresa de economía mixta donde coexisten PLUNA S.A. (gerenciada por Varig con 51 %) y PLUNA E.A. (49 %) : 1 de Junio de 1995

5 – Varig abandona la gestión (quiebre) y el estado queda con todas las acciones : 27 de Junio de 2005

6 – El consorcio inversor Leadgate Investment se convierte en el nuevo propietario de PLUNA (75% de la empresa) junto al Estado uruguayo que mantuvo un 25% de la propiedad: 1 de Julio de 2007

7 – Retiro de Leadgate , estado "compra" las acciones, quiebre y cierre definitivo: 9 de julio 2012

Líneas aéreas básicas de PLUNA dentro del país fueron las siguientes:

1. Montevideo, Mercedes, Paysandú, Salto. Inaugurada el 20/11/1936
   20-11-1936 – Vuelo inaugural a Salto
   21-12-1936 – Vuelo inaugural a Paysandú
2. Montevideo, Durazno, Tacuarembo, Rivera. Inaugurada el 28/12/1936
   29-12-1936 – Vuelo inaugural a Tacuarembo y Rivera.
3. Extensión del servicio de Salto a Artigas. Ensayo 1/6/1937; inauguración el 16/2/1938
4. Montevideo, Treinta y Tres, Melo, Río Branco. Inaugurada el 23/11/1939. Con conexión de correspondencia y pasajeros en Río Branco con Jaguarao para Brasil con el Syndicato Cóndor.
5. Durazno y Mercedes. Originalmente escalas regulares, pasan a ser opcionales por falta de interés
6. Escalas opcionales en Trinidad de la línea 1
7. Escalas regulares en Vichadero y opcionales en Minas de Corrales de la línea 2. Escalas opcionales de la línea 1 a Bella Unión.
8. Línea Artigas – Rivera – Artigas. Diciembre de 1947
9. Directo Montevideo – Artigas. Vuelo inaugural el 30 de Agosto de 1948
10. 15-09-1955 - Vuelo inaugural incluyendo Vichadero (Rivera) en la ruta Montevideo – Treinta y Tres – Melo – Vichadero – Rivera

11. 18-09-1955 - Vuelo inaugural incluyendo la ciudad de Durazno en la ruta Montevideo – Durazno – Paysandú – Salto – Artigas y en la Montevideo – Durazno – Rivera – Artigas.
12. 29-02-1956 – Se inaugura una escala en Tacuarembo en la línea Montevideo – Durazno – San Gregorio – Tacuarembo – Rivera tres días por semana. Las paradas en San Gregorio fueron muy esporádicas; con Tacuarembo se cumplieron con mayor asiduidad. Inclusive durante cierto tiempo estuvieron cortadas aunque se reiniciaron el 24 de noviembre de 1960.
13. 19-06-1957 - Se incorpora una nueva escala en Bella Unión en las rutas Montevideo – Artigas – Bella Unión y viceversa y Montevideo – Paysandú – Salto – Bella Unión y viceversa.
14. 15-09-1970 - Convenio con TAMU (Transporte Aéreo Militar Uruguayo) para cubrir los vuelos internos con aviones militares. PLUNA mantiene solamente la línea Rivera, Vichadero, Artigas.
15. 11-05-1971 - Pluna transfiere esta ultima ruta interna a la Fuerza Aérea.
16. 22-06-1994 - Se finalizo el convenio PLUNA - TAMU.
17. 17-04-2004 - Se realiza el vuelo de lanzamiento del ATR a Salto y a partir del 1er sábado mayo se comienzan los vuelos regulares a dicha ciudad todos los sábados.

<u>Líneas aéreas internacionales de PLUNA fueron las siguientes:</u>

1. 2 de Agosto de 1938 se realiza el primer viaje al exterior de PLUNA a Asunción del Paraguay (No consta que en este vuelo llevase correspondencia). El 23 de octubre un 2do viaje a Asunción.
2. 9 de Octubre de 1938 se realiza otro viaje a Bage - Rio Grande del Sur, Brasil (No consta que en este vuelo llevase correspondencia).
3. Inaugurada el 23/11/1939. Conexión de correspondencia y pasajeros en Río Branco con Jaguarao para Brasil con el Syndicato Cóndor.
4. --/05/1948. Primer vuelo regular a Brasil, uniendo las ciudades de Montevideo y Punta del Este con Porto Alegre
5. 16/07/1952. Vuelo inaugural de la línea a Asunción del Paraguay
6. 10/01/1955. Vuelo inaugural extensión de la ruta de Porto Alegre hasta San Pablo con escalas en Punta del Este – Porto Alegre y San Pablo.
7. 24/08/1955. Línea regular a Bolivia. Vuelo semanal que saliendo de Montevideo los viernes de mañana, volaría hasta Asunción con escala técnica en Salto, Uruguay. Luego de pernoctar en Asunción, el sábado el avión volaría a Corumbá, Santa Cruz de la Sierra y Cochabamba. El domingo, el avión saldría de Cochabamba, para llegar a Montevideo con escalas en Santa Cruz de la Sierra, Corumbá y Asunción. Se cancela en julio de 1956.
8. 12/10/1955. Inicia puente aéreo a Buenos Aires.
9. 22/12/1955. Se inician vuelos Buenos Aires – Punta del Este – Buenos Aires
10. --/09/59- Inicia un servicio de transporte aéreo de pasajeros, correo y carga entre Montevideo y Río de Janeiro con escalas en Porto Alegre y San Pablo.
11. --/06/1960 - Comienzan vuelos que unen Buenos Aires con nuestro litoral; la ruta era Mdeo – Bs. Aires – Paysandú – Salto y regreso por misma ruta. En agosto de 1962 se agrega escala en Mercedes
12. 07/04/1970 - Se inician los vuelos a Rosario y Córdoba con escala en Bs.Aires.
13. 14/12/1979 - Se inaugura el “Puente Aéreo” entre Carrasco y Aereoparque de Bs.Aires el cual mediante un convenio con Aerolíneas Argentinas se cubría con 16 vuelos diarios.
14. 12/05/1981 - Se abre ruta a Europa con 1er vuelo Montevideo – Bs.Aires – Madrid. En esta línea normalmente se debía hacer una escala técnica al regreso; en el 1er viaje se realizo en Salvador (Bahía – Brasil) pero en la mayoría de los siguientes se utilizo Río de Janeiro que luego se transformo en una escala obligatoria.
15. 5/07/1981 - Se inaugura línea a la isla de Curazao; la ruta era Mdeo - Bs.Aires – Curazao. Esta línea no fue exitosa y únicamente se realizaron 28 vuelos siendo clausurada a fines de noviembre de 981.
16. 13/03/1985 - Se abre una línea a Santiago de Chile; el día 13 se realiza el vuelo inaugural y a partir del día 17 comienzan los vuelos regulares
17. 15/12/1988 - Se inaugura un nuevo servicio San Pablo – Porto Alegre – Punta del Este – Montevideo con dos frecuencias semanales.

18. 16/11/1995 - Se abre un nuevo servicio bisemanal a Belo Horizonte; este servicio no rinde lo esperado y desaparece algunos meses mas tarde.
19. --/01/1996 - Se realizan una serie de vuelos de Madrid a Tel –Aviv (Israel). Debido a no conseguirse los permisos definitivos se suspenden en Marzo 1996.
20. 01/06/1998 - Se retoman los vuelos con Rosario y Córdoba (se habían realizado por abril de 1970); se realizan hasta el año 2000 en que se cancelan.
21. 01/06/1998 - Se estableció una línea regular de un vuelo por semana entre Montevideo y Salvador de Bahia (Brasil) y se agregaron tres vuelos semanales a Porto Alegre.
22. --/12/2001 - Se inaugura un vuelo semanal entre Montevideo y Cabo Frio – Brasil.
23. 2007. Se abren nuevas operaciones a Asunción, Córdoba, Curitiba, Florianópolis, Foz de Iguazú, Porto Alegre, Río de Janeiro, Campiñas, Belo Horizonte y Brasilia

II) El transporte de Correspondencia

En este apartado se presentan las referencias al correo que he podido encontrar en la historia de Pluna y otros documentos.

El 12 de noviembre de 1936 la Dirección Gral de Correos firma un contrato con los hermanos Vaeza para el transporte aéreo de correspondencia al interior de la Republica con bases establecidas en el fundamento de convenios anteriores con otras aerolíneas extranjeras y en transportadoras terrestres y marítimas.

Se comunica al publico que ha partir del lunes 23 de noviembre de 1936 sale correo aéreo para Salto en Pluna todos los lunes, miércoles y viernes; cada diez gramos tendrían una sobretasa de 10 cts. Este 23 se realiza el 2do vuelo regular, esta vez con el avión "Churrinche" transportando 87 grs de correspondencia a la ida y 650 grs al regreso a Montevideo.
25-Nov - 3er vuelo a Salto: Correspondencia 187 grs ida y 460 grs vuelta.

El 21 de diciembre se hace el vuelo inaugural a Paysandú desde donde se trae correspondencia.

Hoja 1er folleto de Pluna año 1936 con costos de pasajes correo y encomiendas.

Por la ley 9.714 del 20-Oct-1937 el Estado otorga a P.L.U.N.A una subvención de $ 50.000 anuales y entre otras obligaciones fija un par de disposiciones para el transporte de correspondencia: *(1) Transportar , sin derecho a remuneración alguna, hasta 15 kgs de correspondencia epistolar, impresos o muestras, dándole siempre preferencia a la primera. (2) Para el transporte de la correspondencia a que se hace referencia se cobrara una sobretasa, cuyo producido será íntegramente destinado a reforzar rentas generales.*

Al cierre del 1er año se habían transportado 20.000 cartas y 1.700 kgs de encomiendas.

En el 2do año (al 20-11-38) se habían transportado 200.000 cartas y 21.000 encomiendas.

Para el 3er año (en total) se habían transportado 3.070 kgs de correspondencia y 5.326 Kgs de encomiendas.

16-Feb-38 - Vuelo inaugural de Salto a Artigas con el "Churrinche". A su regreso trajo pasajeros, correspondencia y encomiendas.
En el año 1946 se transportaron 640 kgs de correspondencia y 9.094 Kgs de encomiendas.
En el año 1949 se transportaron 3.023 kgs de correspondencia

En la hoja del folleto que se presenta los costos relacionados con el Correo son los siguientes:

CORRESPONDENCIA – Cada 10 grs. $ 0,10 mas $ 0,07 de tasa ordinaria a cualquier punto de la Republica.

PAPELES de NEGOCIOS y MUESTRAS – Cada 50 grs. $ 0,20 a cualquier punto del recorrido.
ENCOMIENDAS – Cada 200 grs o fracción $ 0.40. Por servicios de bultos puestos y recogidos en domicilio, $ 0.50 de comisión para valores de $ 10.00. Para valores mayores, hasta $ 50.00, $ 1.00 cada 200 grs o fracción. Para valores mayores de $ 50.00, el 5 %.

Las SOBRETASAS de PLUNA

Según estas tarifas, las encomiendas (y cartas) puestos y recogidos en domicilio por PLUNA debían pagar una sobretasa para lo cual se crearon unos sellos particular de PLUNA con diferentes valores. Estos sellos se cancelaban en todos los casos con el gomígrafo de la Agencia.



Existían 3 sellos de sobretasa con valores de 40 cts , 2 y 10 $. Tienen la particularidad de que las planchas u hojitas que contenían los tres valores distribuidos en tres filas; desconozco cuantas columnas la componían pues son bastante escasos y nunca he tenido oportunidad de observar una plancha completa.
Son mas raros usados que nuevos y muy raros sobre piezas completas de los cuales solo he visto el de 40 cts. Se aplicaron por poco tiempo, aproximadamente durante el periodo de PLUNA operando como Empresa Privada entre 1937 y 1946.

Estos sellos no se encuentran incluidos en ningún catalogo (incluido el Ciardi) ni mencionados en ninguna literatura que conozca por lo cual paso a describir los mismos:

Dimensiones :	41 x 29 mms la parte impresa; 47 x 36 entre dentados
Valores :	40 cts Rojo naranja, 2 $ Celeste y 10 $ Verde claro. Todos con texto "PLUNA" y "SOBRETASA AEREA PARA ENCOMIENDAS" en negro así como una barra y recuadro donde en negativo aparece el valor.
Papel:	Grueso, color crema, sin filigrana. Sin pie de imprenta.
Variedades:	Solamente he observado algunos ejemplares con los colores desplazados pero sin duda existen muchas mas.

Si bien estos sellos fueron pensados como sobretasa para encomiendas es posible encontrar sobres en los cuales se aplicaron los mismos sin combinar con sellos de encomiendas, es decir que no se trataría de encomiendas sino de envíos a domicilio a los cuales se aplicaba una sobretasa.



Sobre de Salto a Montevideo con "sobretasa" de 40 cts cancelada marca de agencia "Alberto Devicenzi"



Sobre de Salto a Montevideo con "sobretasa" de 40 cts y 2 sellos de Encomiendas de 1 cts cancelados con diferentes marcas de agencia "Alberto Devicenzi"

Los AGENTES

Debido a que los Agentes eran tanto responsables de la venta de pasajes como de la recepción de correo y encomiendas es varios casos se elaboraron marcas especificas para ellos. A continuación se presentan los que ha sido posible ubicar:

Agente en MERCEDES: Sr. Alfonso M. Milans
Agente en PAYSANDU : Firma Horta Hnos. (José Maria y Luis Alberto Horta)
Agente en PAYSANDU: Sres. Fraschini y Sabella
Representante en SALTO: Alberto Devincenzi Amaro - Agencia en Calle Uruguay 457
Representante en TACUAREMBO: Juan R. Martínez (aviador militar retirado)
Representante en RIVERA: Sr. Eugenio van Glassenap - para 1939: Sr "Chico" Gil secundado por Alfredo Paiva Olivera enc. aeródromo en la localidad de "La Lata"
Representante en DURAZNO: Sr. Raúl Vila Montero
Representante en ARTIGAS: Sr. Pampino Antonio Miraglia
Representante en T.Y TRES: Sr. Alcides Rodríguez
Representante en MELO: Sr. Manuel B. García
Representante en RIO BRANCO; Sr. Sulpicio Jackson

III) Marcas Postales de PLUNA

A continuación presento los tipos de marcas que hasta la fecha he podido observar. E intentado seguir un criterio cronológico por lo cual las marcas coinciden con la evolución de PLUNA . Junto con las marcas especificas de Pluna en muchos casos el Correo aplico fechadores y diferentes tipos de marcas que se usaban en la época en cuestión; de estas ultimas se mencionan las que revisten algún interés. Finalmente no se incluyen aquí las marcas de vuelos especiales (inaugurales, conmemorativos, etc) las que se tratan en el siguiente numeral

Marcas de Empresa Privada (1936 a 1943)

Son las primeras marcas utilizadas por Pluna. Existen aplicadas en el local central de Montevideo o por diferentes agentes en Paysandú, Salto y Rivera.

Aplicadas en **Montevideo**:





Cancelación de Pluna con texto PLUNA - SOCIEDAD ANONIMA - AGRACIADA 1430 - TELEF. 87765 - PRIMERAS LINEAS URUGUAYAS DE NAVEGACION AEREA *en marco rectangular con vértices redondeados. Posteriormente se utilizaron algunas marcas similares pero con cambios en la denominación de Pluna y en la dirección.*



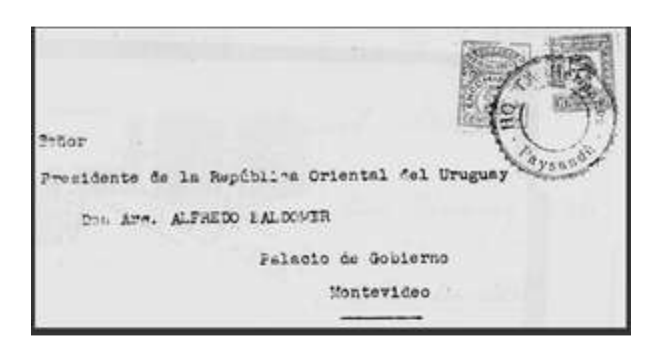
En Montevideo se utilizo un fechador el Correo de doble circulo concéntrico de 31 mms de diámetro con fecha al centro y hora. Entre los bordes tiene el texto SERVICIO AEREO arriba y EXP. AL INTERIOR - Mdeo abajo. De formato similar pero con el nombre del de la localidad en la parte inferior fue utilizado en varias de las sucursales del interior: Mercedes, Paysandú, Rivera, Tacuarembo. En Salto un fechador muy parecido pero sin el texto "Serv. Aéreo.

En **Paysandú** los agentes fueron primero Horta Hermanos y luego Fraschini y Sabella











El Correo aplico un fechador especial circular doble con el texto "SERVICIO AEREO – PAYSANDU R.O.U." separados por pequeños cuatrifoglios de 30 mms de diámetro. La 1er fecha observada de este fechador es 2 de Junio de 1940.

En **Salto** el agente fue Alberto Devincenzi





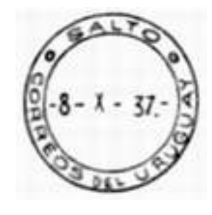
Las cancelaciones de Agencia son muchos más raras que las del Correo. Aparentemente casi toda la correspondencia de este periodo fue franqueada en el Correo de Salto. De esta agencia es que se conocen piezas con los sellos de sobretasa cancelados con la marca circular doble. La cancelación circular doble es de 35 mms de diámetro, la mas pequeña tiene 16 mms y es mas rara.



Diam: 32 mms.



Diam: 31 mms.



Diam: 28 mms.

En el mismo periodo el correo utilizo diferentes tipos de fechadores de uso común; ninguno indica que se trate para Correo Aéreo pero no es raro encontrarlos en sellos de este tipo. El circular simple es el mas común







Cancelación de Pluna con texto PLUNA - SOCIEDAD ANONIMA – AGE NCIA SALTO – URUGUAY 457 TELEF. 274 - PRIMERAS LINEAS URUGUAYAS DE NAVEGACION AEREA *en marco rectangular con vértices redondeados. En algunos casos aparece con un gomígrafo rectangular "*EN EL DIA*".*

En **Rivera** el agente inicial fue Francisco Gil.

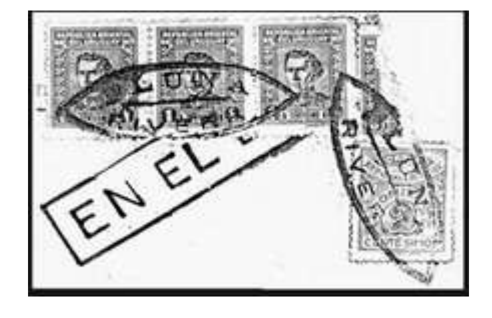












Las 2 primeras son marcas de agente se aplicaron sobre los sellos en azul o violeta. Los fechadores circulares dobles con "Servicio Aéreo" son del Correo Nacional con 28 mms de diámetro; el 2do de ellos es algo mas ancho y con las letras de mayor tamaño que los de este tipo en general. Junto con estas marcas se conoce aplicada una rectangular de 15 x 34 mms con el texto "EN EL DIA".





En **Tacuarembo** el agente inicial fue Juan R. Martínez y luego A. Palombo.







En **Artigas**



En Artigas en general se utilizaron las marcas comunes del Correo. La circular chica (16 mms) es muy rara y se uso para cancelar sellos.

Marcas de Sociedad de Economía Mixta - SEM (1944 a 1951)

Este tipo de marcas consiste en un recuadro con el texto "PLUNA – SOCIEDADE DE ECONOMIA MIXTA – PRIMERAS LINEAS URUGUAYAS DE NAVEGACIÓN AEREA" y por debajo del mismo datos de dirección y teléfono que lógicamente variaba en las diferentes agencias. Existen con variaciones en datos de dirección y teléfono y de tamaño. El correo por su parte paso a los fechadores circulares con barras con diversos formatos.

Aplicadas en **Montevideo**:





Este formato es uno de los pocos que incluye un fechador;se comenzó a aplicar en la época de la intervención. De este tipo de marca se conoce además para Treinta y Tres, San Gregorio y Vichadero (estas 2 ultimas sin S.E.M.)

Aplicadas en **Paysandú**:







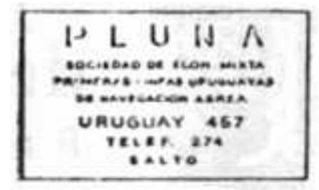


Diam: 31 mms.

De los gomígrafos cuadrangulares existen con diferente dirección (Florida esq. Monte Caseros – Queguay 873 – 75) y teléfono. Los fechadores del Correo se aplicaron sucesivamente por un periodo que se extiende de 1940 a 1950. El primero en desaparecer fue el circular sin barras; posteriormente se pasaron a utilizar los fechadores comunes (sin texto Servicio Aéreo o similar).

Aplicadas en **Salto**:











Diam: 29 mms.

Vista de "Pueblo Nuevo" y Aeropuerto



Las 2 rectangulares son de Pluna (existen con variaciones en datos de dirección y teléfono y de tamaño), el Correo continuo utilizando el fechador circular con barras. La cancelación de "Pueblo Nuevo" (actual Barrio Baltasar Brum) corresponde a una localidad cercana a la ciudad de Salto donde por los años 1870 se instalaron los astilleros de las compañías navales y llegaron a trabajar mas de 500 personas.

Aplicadas en **Rivera**:









De PLUNA se utilizo el gomígrafo rectangular sobre los sellos en colores Negro o Rojo con cambios en la dirección (Sarandi 394 y Sarandi 640). El gomígrafo "DESPACHE SU CORRESPONDENCIA VIA PLUNA" *puede encontrarse cancelando los sellos en algunas cartas circuladas de Rivera y Vichadero a Montevideo. El Correo Nacional continuo utilizando el fechador circular doble "Servicio Aéreo" pasando consecutivamente a los siguientes otros 2 modelos. El O-46 corresponde a Vecinal Ciudad Rivera, próxima a Estación Rivera.*

Aplicadas en **Artigas**:









De PLUNA se utilizo el gomígrafo rectangular sobre los sellos en color Negro con diferentes direcciones y teléfonos. La ultima corresponde al año 1946.

Aplicadas en **Treinta y Tres**:

PLUNA S.E.M.
6 MAR 1949
TREINTA Y TRES

Se utilizo para cancelar los sellos.

Aplicadas en **Cerro Largo - Melo** :



<u>Marcas de Ente Autónomo (1951 a 1995)</u>

En general las marcas de este periodo son circulares , de 36 mms de diámetro, con el logo de Pluna en la parte central y variados formatos; se aplicaron con tinta negra, azul y celeste; para Rivera también en color rojo. También existen algunas con otros formatos y diversas finalidades. Del correo se continuaron aplicando los fechadores antes mencionados.

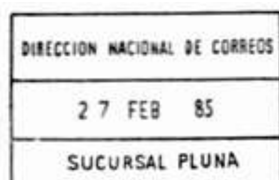
Aplicadas en **Montevideo**:











Fechadores del Correo, correspondientes a la Sucursal de Pluna en el Aeropuerto de Carrasco. La primera de ellas fue utilizada aproximadamente desde el año 1950; la 2da desde 1964 hasta 1974.







Gomígrafo de 39 x 67 mms que aparece aplicado en algunos sobres circulados desde Montevideo a Buenos Aires (seguramente también en otros)





Estas se tratan mas bien de marcas administrativa de uso interno pero pueden encontrarse sobre la correspondencia. Este nuevo logo empezó a utilizarse por el año 1981. Nótese que en la 1era de ellas (con el formato anterior) el "ave" vuela hacia la derecha. Normalmente se encuentran en alguna parte libre del sobre y no cancelando sellos.



Estas marcas del área de encomiendas se utilizaron cancelando los sellos y se encuentran aplicadas en color negro, rojo lacre y violáceo. Existen con diferentes formatos y texto División o Sección.





Fechadores del Correo utilizado en Montevideo; su uso no fue exclusivo de Pluna son para el correo aéreo en general. Consiste en un marco circular doble concéntrico de 33 mms de diámetro con texto SERVICIO AEREO arriba y MONTEVIDEO abajo. Fechador al centro entre 2 líneas paralelas que llegan hasta el circulo interior. En la parte superior el dibujo de un pequeño avión y la inferior rellena con 10 trazos verticales paralelos. Se utilizaron por lo menos hasta 1945



Fechadores del Correo utilizado en Montevideo; su uso no fue exclusivo de Pluna son para el correo aéreo en general. Consiste en un marco circular doble concéntrico con texto SERVICIO AEREO arriba y MONTEVIDEO abajo separadas por 2 pequeñas marcas tipo cruces. Tiene 29 mms. de diámetro.
Fecha con hora al centro; las áreas arriba y abajo de la fecha están rellenos con 9 barras gruesas verticales. Se aplico desde el año 1935 por lo menos.



R.O. DEL URUGUAY arriba c/ barras SUC. AEREOPUERTO NACIONAL abajo
Diam 32 mms - Fecha : 1949



AEREOPUERTO arriba, CORREOS al medio y R.O. DEL URUGUAY abajo
Diam 30 mms - Fecha : 1960



R.O. DEL URUGUAY CORREOS arriba AEREO-PUERTO CARRASCO abajo
Diam 30 mms - Fecha : 1975

Aplicadas en **Salto**:









De Pluna en color Celeste o Azul grisáceo. El correo continuo utilizando la circular simple que venia aplicando en la época de empresa privada. El correo de Salto no utilizo fechadores "Servicio Aéreo" como el de Paysandú y que si se utilizo en otras localidades, incluso en Montevideo. La marca con las tres líneas en el medio (35 mms de diámetro) es rara y parece haber sido de uso administrativo, no se conoce cancelando sellos. Hay una similar utilizada en Paysandú

Aplicadas en **Paysandú**:











*Aplicadas en color Celeste o Azul grisáceo; todas estas marcas son de 35 mms de diámetro. Además de las comunes que aplicaba el correo también se utilizo un fechador circular simple de 32 mms de diámetro correspondiente a la Jefatura Departamental con texto "*SERVICIO AEREO*" debajo de la fecha; es muy escasa.*

Aplicadas en **Rivera**:







Se utilizo la marca estándar para cancelar los sellos en Celeste y en ocasiones Negro o Rojo. Las circulares dobles de 35 mms de diámetro.

Aplicadas en **Rivera - Vichadero**:
A partir del 15 de septiembre de 1955 (vuelo inaugural) se incluyo Vichadero en la ruta Montevideo – Treinta y Tres – Melo – Vichadero – Rivera.

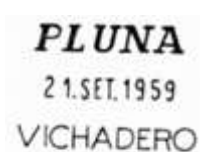




En la localidad de Vichadero (Dpto. de Rivera) se aplico la marca estándar para cancelar los sellos en Celeste y en ocasiones Negro o Rojo.



Formato similar al utilizado en la etapa anterior sin la sigla S.E.M (Soc. Economía Mixta)



Aplicadas en **Tacuarembo**:



Se utilizo la marca estándar para cancelar los sellos, 35 mms de diámetro aplicada en color Violeta pálido. Del correo de Tacuarembo se utilizo el fechador "Servicio Aéreo" como el de Paysandú y otros departamentos.

Aplicadas en **Tacuarembo – San Gregorio**:







Aplicadas en **Artigas**:







Se utilizo la marca estándar con 2 formatos para cancelar los sellos en Celeste y en ocasiones Negro o Rojo. También se utilizo una marca circular simple con Dirección y teléfono de Agencia

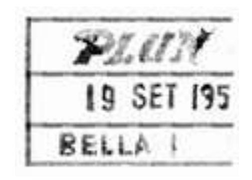


También se utilizo una marca circular simple de 36 mms de diámetro con texto: PLUNA - FILIAL ARTIGAS y dirección "Rincón 381 – Tel. 195" al centro. Es mas escasa que las anteriores

Aplicadas en **Artigas – Bella Unión**:







Se utilizaron las marcas estándar con 2 formatos para cancelar los sellos en Celeste y Negro. También se uso una marca rectangular (del correo ¿?) con fechador al centro que es muy rara.

Aplicadas en **Treinta y Tres**:







Se utilizo la marca estándar con un par de formatos con los textos "AGENCIA" *o* "FILIAL" *que difieren en el tamaño. Aplicadas en Azul, Negro o Rojo.*
Se destaca una con texto agencia en la parte central que tiene un diámetro de 39 mms siendo la mayor de todas las de este tipo; la misma se utilizo en el año 1968.

Aplicadas en **Cerro Largo - Melo** :

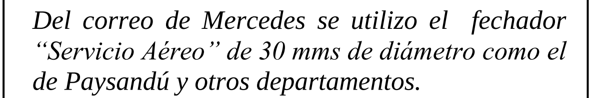






Se utilizo la marca estándar con diferentes formatos para cancelar los sellos en Celeste y en ocasiones Negro o Rojo.

Aplicadas en **Soriano - Mercedes**:


Del correo de Mercedes se utilizo el fechador "Servicio Aéreo" de 30 mms de diámetro como el de Paysandú y otros departamentos.



Aplicadas en **Durazno**:



Aplicadas en **Sucursales o Agencia del Exterior**:
De igual manera que las antes mencionadas se trata de marcas administrativas de uso interno que normalmente se encuentran en alguna parte libre del sobre y no cancelando sellos.









Marcas de **Correo Oficial de la aerolínea**:



CORREO OFICIAL DE LA COMPAÑIA

Se conoce aplicada en cartas de la agencia de Rivera a Montevideo.



PLUNA S/O

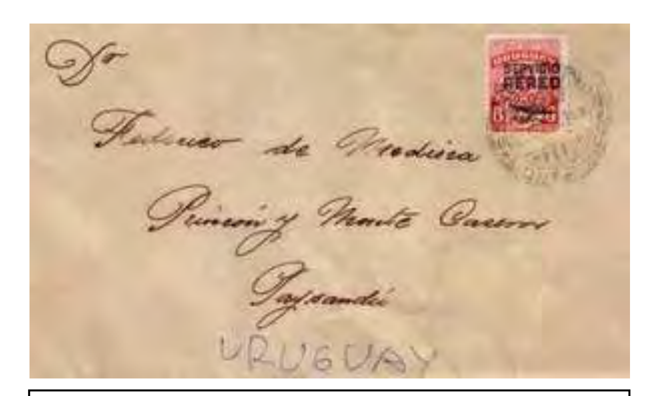
Se conoce aplicada en cartas remitidas de Montevideo a diferentes departamentos e incluso circuladas dentro de Montevideo



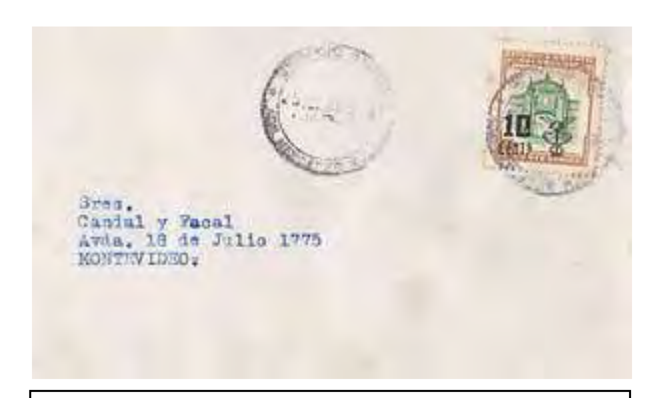
Correo transportado por **PLUNA sin marcas** de la aerolínea

Existen muchas cartas transportadas por PLUNA que no tienen marcas especiales sino solamente las normales del correo; en general podemos identificar las mismas por los siguientes aspectos:

- Texto "POR AVION", "POR VIA AEREA" o similares escrito a maquina o manuscrito con franqueo correspondiente al tpte. aereo (17 cts) en cartas circuladas dentro del país a cualquiera de las localidades a las que llega Pluna. Con o sin sellos de correo Aéreo.
- Anotadas "Por PLUNA", "PLUNA" o similar; también pueden ser sobres con algún logo de Pluna
- Idem para cartas circuladas al Exterior desde dichas localidades del interior.
- Fechadores "Servicio Aéreo" de Montevideo o desde cualquiera de los Departamentos en vuelos dentro del país.



Montevideo a Paysandú con sello de servicio aéreo cancelado c/fechador "EXP. AL INTERIOR - MONTEVIDEO "



Mercedes a Montevideo con sello común cancelado con fechador "SERVICIO AEREO - MERCEDES"



Tacuarembo a Montevideo con sello común cancelado c/fechador "SERVICIO AEREO - TACUAREMBO"

IV) Vuelos Iniciales, Conmemorativos, etc.

En diferentes vuelos inaugurales se utilizaron marcas especiales, en algunos casos combinadas con marcas de uso común. También se incluyen algunos vuelos que si bien no fueron realizados por Pluna tienen marcas o logos correspondientes a la aerolínea. A continuación se detallan las mismas ordenadas cronológicamente según dichos vuelos.

20-11-1936 - Inauguración de los vuelos de PLUNA. Línea MDEO - SALTO - MDEO.

Ruta aérea Mdeo-Mercedes-Paysandu-Salto; regreso el mismo día.

Sobres volados MONTEVIDEO - SALTO

Sobres volados SALTO - MONTEVIDEO

Sobres volados a escalas intermedias (Mercedes, Paysandú)









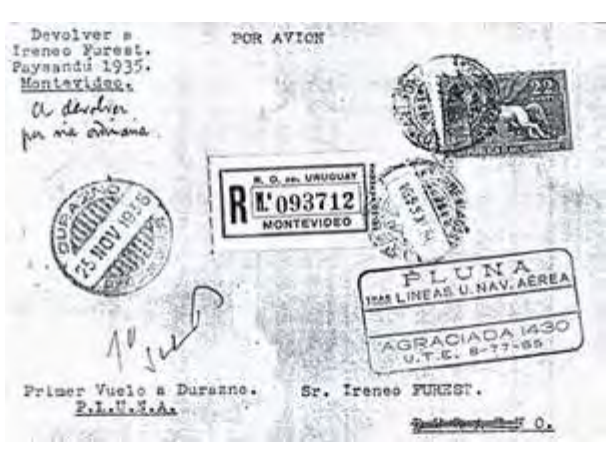


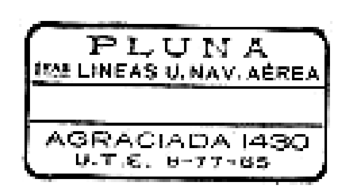
Se utilizo el gomígrafo Nro. 1 colocado fuera del franqueo. Los sellos fueron inutilizados con la cancelación Nro. 2 (Servicio Aéreo – Exp. al Interior) o la “INTERIOR” y la fecha correspondiente. También se utilizo la marca “RECOMENDADAS”. El regreso SALTO – MONTEVIDEO se realizo en el mismo día y con el mismo gomígrafo y el correo inutilizo los sellos con la cancelación Nro. 3 (correspondiente a Salto). En este primer viaje no se hizo escala en Paysandú. De Montevideo a Salto se conocen sobres con multa de tasa consistente en letra “T” en triangulo y un valor “14” en circulo.

25-11-1936 - Inauguración Ruta MONTEVIDEO-DURAZNO como paso hacia Rivera

Sobres volados MONTEVIDEO - DURAZNO

Sobres volados DURAZNO - MONTEVIDEO

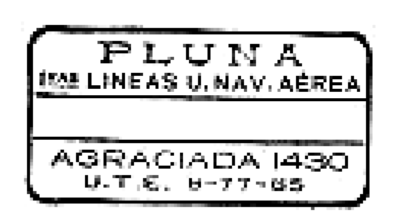




Primera etapa de la línea RIVERA – MONTEVIDEO – DURAZNO – Gomígrafo cuadrangular de PLUNA e igual del Correo (Fechador circular doble “Servicio Aéreo – Exp. al Interior”) incluyendo además “RECOMENDADAS” (fechador y talón de control). A la recepción en Durazno se aplico fechador de barras.

21-12-1936 - Inauguración Ruta MONTEVIDEO-PAYSANDU

Sobres volados MONTEVIDEO - PAYSANDU



Se utilizo un gomígrafo cuadrangular de PLUNA el cual también fue utilizado en inauguraciones posteriores. La cancelación del Correo fue la misma que en el primer vuelo (Fechador circular doble “Servicio Aéreo – Exp. al Interior”)

26-12-1936 - Inauguración Ruta MONTEVIDEO - TACUAREMBO como paso hacia Rivera
Sobres volados MDEO – TACUAREMBO



Se aplico el mismo gomígrafo cuadrangular de PLUNA ; la cancelación del Correo fue la misma que en el primer vuelo (Fechador circular doble “Servicio Aéreo – Exp. al Interior”)

29-12-1936 - Inauguración Ruta MONTEVIDEO-RIVERA. Destino final de esa ruta
Ruta aérea Mdeo-Durazno-Tacuarembo-Rivera
Sobres volados MONTEVIDEO - RIVERA



Gomígrafo especial colocado fuera del franqueo junto con otro gomígrafo “PLUNA – PRIMER VIAJE AÉREO MONTEVIDEO - RIVERA.”.; la cancelación del Correo fue la misma que en el primer vuelo (Fechador circular doble “Servicio Aéreo – Exp. al Interior”). En algunos casos el gomígrafo especial también se aplico al dorso.

P. L. U. N. A.
PRIMERAS LÍNEAS URUGUAYAS
DE NAVEGACIÓN AÉREA
PRIMER VIAJE AÉREO
MONTEVIDEO RIVERA



También existen sobres sin el gomígrafo de texto y recomendados; estos últimos con fechador de recomendadas de Montevideo y talón de control.

Sobres volados RIVERA- MONTEVIDEO



Igual que el anterior pero con el gomígrafo “PLUNA – PRIMER VIAJE AÉREO – RIVERA - MONTEVIDEO”. En estos vuelos aparecen aplicados gomígrafos grandes con texto “VIA AEREA”. También existen sobres especiales de Pluna sin el gomígrafo con el texto y con los sellos cancelados con el gomígrafo del mapa.

P. L. U. N. A.
PRIMERAS LÍNEAS URUGUAYAS
DE NAVEGACIÓN AÉREA
PRIMER VIAJE AÉREO
RIVERA - MONTEVIDEO

Via Aerea



29-12-1936 - Vuelo RIVERA - TACUAREMBO. Primera etapa regreso de línea RIVERA a MDEO

Sobres volados RIVERA - TACUAREMBO



P. L. U. N. A.
PRIMERAS LINEAS URUGUAYAS
DE NAVEGACION AÉREA
PRIMER VIAJE AÉREO
RIVERA - TACUAREMBO



El mismo Gomígrafo especial que en el vuelo anterior colocado fuera del franqueo junto con otros 2 gomígrafos "VIA AEREA" y "PLUNA – PRIMER VIAJE AÉREO ....". La cancelación de los sellos fue realizada con el gomígrafo de Pluna o con fechadores comunes de Rivera (también debe haberse utilizado el "Servicio Aéreo"con que contaba esta sucursal.

Via Aerea

29-12-1936 - Vuelo TACUAREMBO - MONTEVIDEO. 2da etapa regreso línea RIVERA a MDEO
Sobres volados TACUAREMBO - MONTEVIDEO

01-04-1937 - Primer vuelo de Pluna MONTEVIDEO-ARTIGAS.
Ensayo y primer vuelo de Pluna a Artigas via SALTO
Sobres volados MONTEVIDEO - ARTIGAS

10-02-1938 - Vuelo de Pluna MONTEVIDEO-ARTIGAS.
Continuación de vuelos a Artigas via SALTO
Sobres volados MONTEVIDEO - ARTIGAS

23-11-1939 - Inauguración Ruta MONTEVIDEO - TREINTA Y TRES - MELO - RIO BRANCO
Vuelo inaugural de a ruta combinando desde Río Branco con VARIG
Sobres volados MONTEVIDEO - TREINTA Y TRES
Sobres volados MONTEVIDEO - MELO
Sobres volados MONTEVIDEO - RIO BRANCO
Sobres volados combinación con VARIG a otros destinos de B5rasil
Sobres volados RIO BRANCO - MONTEVIDEO
Sobres volados MELO - MONTEVIDEO
Sobres volados TREINTA Y TRES- MONTEVIDEO

15-04-1941 - Vuelo de Pluna MONTEVIDEO - MERCEDES - MONTEVIDEO
Inauguración de esta ruta muy poco utilizada
Sobres volados MONTEVIDEO - MERCEDES
Sobres volados MERCEDES - MONTEVIDEO

16-07-1952 - Inauguración línea MONTEVIDEO - ASUNCION
Sobres volados MONTEVIDEO – ASUNCIÓN



Se aplico el gomígrafo con fechador "PLUNA - S.E.M. - 16 JUL 1952 – MONTEVIDEO".

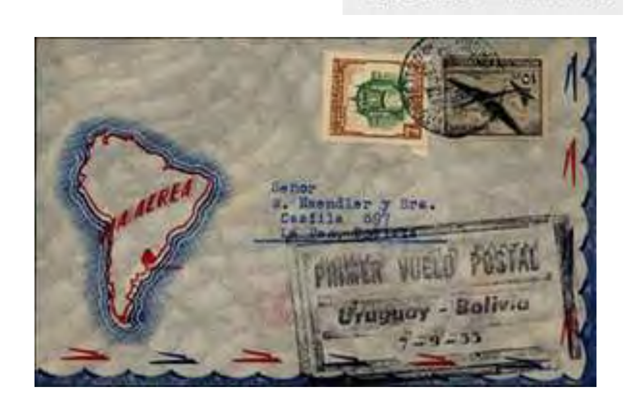


07-09-1955 - Primer vuelo postal de Pluna MONTEVIDEO - BOLIVIA

Itinerario Mdeo - Salto - Asunción - Corumba - Santa Cruz de la Sierra transfiriendo correspondencia desde esta a Lloyd Aereo Boliviano que la distribuyo dentro de Bolivia. Corumba fue solo escala técnica pero existen sobres dirigidos a dicha ciudad.

Sobres volados a Corumba
Sobres volados a Santa Cruz de la Sierra
Sobres volados a La Paz
Sobres volados a otros puntos de Bolivia





03-09-1972 - Vuelo conmemorativo SALTO - MONTEVIDEO

Vuelo de PLUNA-TAMU conmemorativo 1er vuelo postal uruguayo de B.Cattaneo en 1912

Sobres volados SALTO – MONTEVIDEO



Sobres utilizados especialmente impresos y numerados al dorso. Presentan en el lado izquierdo recorrido del vuelo Salto-Montevideo con la leyenda "1912-2 SETIEMBRE 1972 - 60 ANIVERSARIO DEL PRIMER VUELO AEROPOSTAL EN URUGUAY" alrededor. Franqueados con el sello A388. Se aplicaron dos cancelaciones: (1) Circular de 31 mm de diámetro con el dibujo de un avión Bleriot y leyenda alusiva (2) Circular de 38 mm que contiene al centro otro circulo menor con fecha. La recepción se aplico al dorso del sobre y es igual a la cancelación (1). Ref.: Catalogo Ciardi

06-06-1974 - Vuelo Conmemorativo CAMPEONATO MUNDIAL FOOTBALL ALEMANIA 74

Sobres utilizados especialmente impresos llevando el dibujo del trofeo y leyenda "X CAMPEONATO MUNDIAL DE FOOTBALL ALEMANIA 74"

Franqueados con hojita H25 con el matasellos primer día. Cancelación en color negro con el mapa e Uruguay dentro de un circulo estriado en el cual se lee "URUGUAY - PAIS - DE TURISMO"; todo esto rodeado por 14 círculos mas pequeños que contienen los logotipos de las compañías aéreas de los países participantes del campeonato. Encima otro circulo con "PLUNA - W.M.74 - CENTENARIO UPU" con la fecha 6 de Junio de 1974. Ref.: Catalogo Ciardi

26-09-1975 - Vuelo conmemorativo 50 ANIVERSARIO de LUFTHANSA.

Se utilizaron sobres especialmente impresos que presentan del lado izquierdo "50 AÑOS LUTHANSA"; dibujo de tres aviones diferentes y el Graf Zeppelin sobrevolando un paisaje.

Franqueados con sellos de la serie A398/A401, especialmente el A401. También se franquearon sobres comunes con hojitas H27C y H27D (mas escasos).

Se usaron dos cancelaciones: (1) circular sin borde con logotipo de Pluna, un avión Concorde y un Jet; texto alusivo (2) cancelación formada por un cuadrado combinado con 4 triángulos que

presentan logos del Sesquicentenario, Onu, Bicentenario USA y Lufthansa; todos ellos con textos alusivos. Ref.: Catalogo Ciardi

12-10-1975 - Vuelo conmemorativo INAUGURACION PUENTE PAYSANDU-COLON

Vuelo de PLUNA-TAMU por la inauguración del puente binacional entre las ciudades de Paysandú y Colon. En este vuelo se aplicaron 2 matasellos conmemorativos; uno por la inauguración del Puente y otro por el vuelo específicamente.



15-10-1975 - Vuelo especial de PLUNA por ESPAMER 1975

Vuelo a exposición filatélica en Uruguay realizado desde Argentina



28-07-1976 - Inauguración línea MONTEVIDEO - BAGE(Río Grande do Sul)

Sobres volados MONTEVIDEO – BAGE; formato alargado especialmente impresos por Pluna presentan a la izquierda un texto alusivo y mas abajo el logotipo de Pluna superpuesto por su sigla; mas abajo datos de la empresa. Algunos sobres tienen un gomígrafo de GAFU al frente y dorso. Franqueados con el sello A406.

La cancelación es de forma alargada de 70 mms y consta del logo de Pluna seguido por un ala de tres plumas en las que se lee información relativa al vuelo.

Recepción con matasello circular doble de 30 mms de diámetro que entre ambos círculos tiene el texto "BAGE-R.G. DO SUL - CORR. AEREO" con fecha 29.VII.76 al centro.



18-07-1977 - Conmemorativo XXV aniv. de la línea MONTEVIDEO - ASUNCION

La línea regular aérea Montevideo- Asunción fue inaugurada el 18-6-1952. Sobres volados MONTEVIDEO – ASUNCIÓN. Hay 2 tipos de sobres (1) Color azul con texto alusivo y en el ángulo inferior derecho el logo de GAFU (2) Sobres con gomígrafo azul con leyenda "XXV ANIVERSARIO - PRIMER VUELO PLUNA - MONTEVIDEO ASUNCION - 1952 - 18-VII-1977 - PU 703" .

Cancelación de forma irregular, sin bordes, con el dibujo de un avión a hélice con una fila de pasajeros abordándolo y texto alusivo con fecha 18.VII-1977. Recepción al dorso del sobre consiste en un duplex rojo formado por un cuadrado con texto "CORREO DEL PARAGUAY - AEROPOSTAL" y un circulo doble con la fecha 18.7.77; entre ambos el texto "SIGA LA RUTA DEL SOL - VISITE PARAGUAY". Ref.: Catalogo Ciardi





01-12-1978 - Vuelo inaugural de línea MDEO - RIO DE JANEIRO en Boeing 727 de Pluna.

1er vuelo de Pluna con el nuevo avión Boeing 727. Se remitieron también a EE.UU y Europa. Se emitió un sello conmemorativo y un matasello primer día por los nuevos aviones de Pluna Sobres de 2 tipos: (1) Tamaño corriente impresos especialmente por Pluna en color azul que llevan en grandes letras PLUNA y el logo; en el ángulo inferior derecho puede existir o no el logo de GAFU. (2) Sobres corrientes algo mas grande que los anteriores y sin imprimir. Franqueados con sellos de superficie 1009 y otros.

Cancelaciones de dos tipos (A) De primer día, rectangular de 33 x 33 mms parcialmente bordeada con dibujo de Boeing 727 superpuesto por PLUNA al centro y logo de Pluna; texto alusivo alrededor. (B) Circular doble con el logo de Pluna seguido por un ala y tres plumas; con texto referente al vuelo.

Recepción al dorso con un matasello circular doble de 31 mms que al centro dice "DR / 8 DEZ 78 / RIO" y entre los dos círculos "AGENCIA FILATELICA GUANABARA". Con la cancelación de primer día volaron sobres tipo 2 a EE.UU. y Europa. Ref.: Catalogo Ciardi

Sobres volados a Rio de Janeiro (2 tipos)
Sobres volados a EE.UU
Sobres volados a Europa





21-06-1979 - Vuelo conmemorativo MONTEVIDEO - SALTO por represa Salto Grande

Vuelo conmemorativo puesta en marcha 1a. turbina hidroeléctrica de Salto Grande

Sobre de 2 tipos: (1) Tamaño corriente impresos con leyenda "INAUGURACION PRIMERA TURBINA SALTO GRANDE - VUELO C ONMEMORATIVO MVD-SALTO - PLUNA-TAMU Nº 1" y debajo "EDICIONES CLUB FILATELICO DEL URUGUAY" y el logo de GAFU. (2) Sobres alargados

con la misma impresión de los anteriores y que presentan en el tercio derecho un lugar reservado para adherir el sello de superficie Nro. 1012 (que fue retirado de circulación antes del vuelo por errores de diseño - El escudo de Salto no era el oficial). Franqueados con sello de superficie Nro.1025.

La cancelación es circular sin bordes de 38 mms con el mapa del embalse y una torre de trasmisión eléctrica al centro, además texto alusivo y las banderas de Uruguay y Argentina. Los sobres tipo (2) llevan otras cancelaciones (A) circular sin bordes de 35 mms con el esquema de la represa superpuesto por las banderas de Uruguay y Argentina (B) ovoidal de 40 x 30 mms con el escudo de Salto al centro y leyendas alusivas. Varios de los sobres tipo (2) llevan en la esquina inferior izquierda una viñeta lila rosa emitida en 1974 al inaugurarse la represa. Las recepciones están al dorso con fechador circular de 30 mms con la fecha 21.VI.1979. Volaron 586 sobres, la mayoría de tipo (1). Ref.: Catalogo Ciardi





14-12-1979 – Inauguración Puente Aéreo MONTEVIDEO – BUENOS AIRES

El 14 de diciembre de 1979 se inaugura el “Puente Aéreo” entre Carrasco y Aereoparque de Bs.Aires el cual mediante un convenio con Aerolíneas Argentinas se cubría con 16 vuelos diarios.



12-05-1981 - Vuelo inaugural de línea MONTEVIDEO - MADRID

Sobres volados MONTEVIDEO - MADRID. El vuelo inaugural (PU 1301) Mdeo-Madrid realizado con los nuevos aviones Boeing 707 de Pluna. Para el mismo se emitió una serie de tres sellos conmemorativo y un matasello primer día.

Se utilizaron sobres de 2 tipos: (1) Algo mas altos que los comunes en color azul oscuro; en el ángulo superior izquierdo "1er VUELO MV-MAD", mas abajo un gomígrafo rectangular que contiene "VUELO PU 1301", luego la palabra PLUNA y abajo a la derecha el logo del GAFU. (2) Sobres corrientes.

Franqueados con sellos de superficie 1077/79; los sellos tienen 2 errores en sus diseños (1) dice "VUELO INAUGURAL - NOVIEMBRE 1980" debiendo decir por lo menos "MAYO 1981" (2) dice "BOEING 737" debiendo decir "BOEING 707".
La cancelación general es circular de Filatelia de 29 mms con la fecha 12.V.1981. También existe una 2da cancelación, aplicada al frente del sobre, rectangular de 49 x 38 mms con texto alusivo y el dibujo de un Boeing 707; en algunos sobre se aplico solamente esta cancelación.
Recepción al dorso del sobre con matasellos fechador hexagonal y dice "AVION / 13.MAY.81-14 / MADRID-A.P.". Ref.: Catalogo Ciardi





07-07-1981 - Vuelo inaugural de línea MONTEVIDEO - CURACAO
Sobres volados MONTEVIDEO – CURACAO
Se utilizaron aerogramas uruguayos de N$ 2.80 que llevan en el ángulo superior izquierdo, en color violeta "PLUNA - VUELO INAUGURAL / MONTEVIDEO - CURACAO / 5-VII-81", mas abajo el logo de PLUNA en un circulo rojo. La cancelación es circular de 29 mms con la fecha 5.VII.1981 al centro y alrededor "R.O. DEL URUGUAY - CORREOS / EXP. EXTERIOR TURNO B".
Recepción al dorso del sobre, es ovalada en color rojo y dice arriba "POSTKANTOOR", al centro un mapamundi y abajo "CURACAO". Al dorso del sobre se encuentra la salida de Poste Restante de la Isla con un matasellos circular de 28 mms que dice arriba "CURACAO", al centro dentro de un recuadro "30.IX.81--0" y abajo "16". Ref.: Catalogo Ciardi





29-07-1983 - Vuelo conmemorativo exposición filatélica BRASILIANA 83
Sobres tipo aéreo comunes; sobre el lado izquierdo un gomígrafo rojo con la leyenda "VUELO FILATELICO / BRASILIANA 83 / PLUNA PU 501 29/7/83".
Franqueados con el sello de superficie Nro. 1125
La cancelación del vuelo esta formada por el contorno del logotipo de la exposición (el cual esta presente en el sello) y contiene el dibujo del Cristo de Corcovado y texto alusivo. La cancelación del vuelo se diferencia de la de 1er dia del sello en que carece de fecha sobre el Cristo y además tiene la fecha del vuelo abajo.

La recepción esta al dorso con un matasello circular de 31 mms que tiene al centro "29 JUL 83", arriba "BRASILIANA / 83" y abajo "RIO DE JANEIRO". Volaron 240 sobres de los cuales regresaron 185 ejemplares. Ref.: Catalogo Ciardi



11-03-1988 - Vuelo conmemorativo MONTEVIDEO - MELO por 75 aniversario FAU

Vuelo realizado por PLUNA-TAMU en conmemoración al 75 aniversario de la FAU. Sobres volados MONTEVIDEO – MELO; sobres de tipo común franqueados con sellos de superficie de la serie 1217/20 debido a que el sello 1231, emitido especialmente para la ocasión, no se puso en circulación a tiempo ya que la recepción de cartas para este vuelo se cerro el 10 de marzo a las 16.30 hrs.

Cancelación circular de 38 mms con una escuadrilla de tres aviones al centro superpuesta por "VUELO MONTEVIDEO-MELO" y alrededor "75 AÑOS FUERZA AEREA URUGUAYA / CORREOS URUGUAY 11.III.88". Recepción al dorso con un fechador rectangular de 49 x 31 mms con fecha 11.MAR.1988 al centro. Ref.: Catalogo Ciardi



07-08-1991 - Vuelo conmemorativo. 700 ANIV. DE LA CONFEDERACION SUIZA.

Sobres de tipo común a los que se les agrego (a) Etiqueta autoadhesiva con texto "Swissair (logo de la Cia) 1931/1991" (b) Gomígrafo rojo de 38 x 76 mms sin bordes con logos de Pluna y Swissair "POR AVION / 700 ANIVERSARIO / 1291 SUIZA 1991", dibujo de una estatua, en el lado izquierdo "APEFINDU - VUELO CONMEMORATIVO" y en el derecho "COLONIA SUIZA - RIO - BERNA - ZURICH 7.08.91". Franqueados con hojita Block Nro 40 emitida en adhesión al aniversario Suizo. Cancelada con 2 gomígrafos:

1) Cancelación circular sin borde de 39 mms con estatua de Colonia Suiza y texto alusivo a la conmemoración y Muestra Filatélica.

2) Gomígrafo sin borde de 33 x 33 que al centro dice 1291 y una guarda con las cruces de Suiza; alrededor texto alusivo.

La recepción esta al dorso con fechador circular del 12-8-91 de Zurich. Ref.: Catalogo Ciardi

V) Sellos, matasellos 1er día y conmemorativos

Durante muchos el Estado Uruguayo estuvo “orgulloso” de su aerolínea nacional por lo cual fueron emitidos varios sellos en referencia a la misma con motivos de conmemoraciones especiales, nuevas líneas, etc. Debido a que esta parte de nuestra historia del transporte y su inseparable compañero, el correo, fue destruida por las desastrosas actuaciones del gobierno de turno parece difícil pronosticar que aparezcan nuevas emisiones al respecto.

Por su orden cronológico los sellos emitidos y sus respectivos matasellos de 1er día son los siguientes:

20-11-1961 – 25 Aniversario de P.L.U.N.A. (Impronta)



Gomígrafo cuadrangular con vértices redondeados de 40 x 57 mms con texto alusivo al 25 aniversario de la aerolínea. Se aplico con tinta violácea en partes libres del sobre y en algún raro caso afectando los sellos. Es bastante escasa.

30-5-1967 – 30 Aniversario de P.L.U.N.A. (Correo Aéreo)



Emisión para correo aéreo realizada el 30 de Mayo de 1967 conmemorando el 30 aniversario de la aerolínea. Consta de un solo valor de $ 10.00 impreso en color azul, rojo, amarillo y gris por la Imprenta Nacional por procedimiento fotolitográfico en planchas de 5 x 5 = 25 sellos sobre papel mediano con filigrana, dentado 12. Se emitieron 300.000 ejemplares. Diseñados por Ángel Medina. Existe en papel con fluorescencia y una variedad con color naranja en vez de rojo en el texto PLUNA.





El matasellos 1er día aplicado es consiste en el antiguo logo de PLUNA con texto “ PLUNA – XXX ANIVERSARIO - CORREOS URUGUAY - DIA EMISION 30 DE MAYO 1967 ”. Se emitieron sobres 1er día especiales para estos sellos.

1-12-1978 – PLUNA – Vuelo Inaugural del Boeing 727 (Montevideo - Río de Janeiro)

Emitidos el 1 de Diciembre de 1978. Consta de un solo valor de $ 0.50 impreso en color amarillo, celeste, azul, rojo, y negro por la Imprenta Nacional por sistema offset en planchas de 5 x 5 = 25 sellos sobre papel mediano con filigrana, dentado 12. Se emitieron 100.000 ejemplares. Diseñados por Ángel Medina. Existe en papel con fluorescencia.



Es interesante destacar que en el texto impreso en el sello dice “VUELO INAUGURAL - BOEING 727 – NOVIEMBRE 1978”



El matasellos 1er día aplicado es consiste en el antiguo logo de PLUNA y un Boeing 727 despegando con texto “PLUNA - VUELO INAUGURAL BOEING 727 NOV.78 - CORREOS DELURUGUAY - 1er. DIA DE EMISION 1º DIC. 78 ”. Se emitieron sobres 1er día especiales para estos sellos. Además se utilizaron sobres especiales para el vuelo inaugural de la línea en los que se aplico un matasellos similar al del 1er dia de emisión del sello de 1967.

12-5-1981 – Vuelo Inaugural de Pluna entre Montevideo y Madrid (Boeing 707)







Emitidos el 12 de Mayo de 1981. La serie consta de tres valores multicolores de N$ 2, 5 y 10 impresos en la Imprenta Nacional por sistema offset en planchas de 5 x 5 = 25 sellos sobre papel mediano con filigrana, dentado 12. Pie de imprenta “1980” sobre el lado derecho Se emitieron 50.000 ejemplares de cada valor. Diseñados por Ángel Medina. Existen en papel con fluorescencia.



Los sellos tienen 2 errores en sus diseños (1) dice "VUELO INAUGURAL - NOVIEMBRE 1980" debiendo decir por lo menos "MAYO 1981" (2) dice "BOEING 737" debiendo decir "BOEING 707"

El matasellos 1er día tiene un Boeing 737 en vuelo con texto “CORREOS URUGUAY - PLUNA - VUELO INAUGURAL MONTEVIDEO MADRID - DIA DE EMISION 12 MAYO 1981”.

16-9-1987 – Cincuentenario de PLUNA



Dragon Fly



Douglas DC3



Vicker Viscount



Boeing 707

Emitidos el 16 de Septiembre de 1987. Impresos por la Imprenta Nacional por sistema offset en planchas de 5 x 5 = 25 sellos sobre papel mediano con filigrana, dentado 12; 150.000 ejemplares de c/u. Diseñados por Nelson Pino y Álvaro Cabrera. Existe en papel con fluorescencia.



El matasellos 1er dia aplicado es muy sencillo y consiste en un texto “50 AÑOS DE PLUNA - CORREOS URUGUAY - DIA EMISION 16/9/87” junto con un gran numero 50 y el antiguo logo de PLUNA, tal como aparece en los sellos.

2011 – 75 Aniversario de PLUNA ente autónomo



Emitido el 22 de Noviembre de 2011. Diseñado por Eduardo Salgado ; impresos en Sanfer SRL en planchas de 25 sellos con una tirada de 15.000 sellos. En el sello se aprecia la imagen del Havilland modelo dh90 matrícula cx-aar bautizado “Churrinche” que entró en servicio el 19/11/36 hasta 1949 y un moderno avión que es un Bombardier CRJ 900 matrícula cx-cra.





El matasellos 1er día consiste en un texto “75 AÑOS DE PLUNA ENTE AUTONOMO - CORREOS URUGUAY - DIA EMISION 22 NOVIEMBRE 2011” dispuesto en forma ovalada con el logo al centro. Este sello fue aplicado en los sobres 1er día emitidos por la Administración Nacional de Correos

ANEXO I – Resumen histórico de la aerolínea PLUNA

Para el año 1935 los hermanos Márquez Vaeza, Alberto (con brevet de piloto nro. 46 del año 1934) y Jorge (propietarios de una pequeña casa importadora), de apenas 29 y 22 años, pretendían crear la primera compañía aérea de Uruguay. Su entusiasmo y persistencia convencieron al entonces Embajador de Gran Bretaña, Sir. Eugene Millington Drake y, con este primer apoyo a través de recursos económicos y técnicos, aquel sueño se realizó. Tuvo un nombre, estructura, líneas, clientes y estatus de empresa de bandera uruguaya.

Se adquieren entonces dos biplanos bimotores De Havilland D.H.90 “Dragonfly” de cinco asientos, a los que se les apodó CHURRINCHE, por su llamativo color bermellón, similar al del pájaro de igual nombre y SAN ALBERTO en honor al padre de los hermanos Marquez Vaeza. El 14 de febrero de 1936 se autorizo el establecimiento de líneas aerocomerciales de Montevideo a Salto y Rivera y se aprueban los estatutos provisionales de la nueva empresa PLUNA.


Dragonfly, primeras aeronaves de PLUNA

Luego de vuelos de prueba y reconocimiento de aeródromos el 15 de noviembre de 1936 se realiza e primer vuelo programado de la Cia. realizado con los dos aparatos hacia Salto por motivos de publicidad. Regresaron a Montevideo el 17 de noviembre.

El 20 de noviembre, con el “San Alberto”, comenzaron los vuelo regulares a Salto transportando pasajeros, 500 ejemplares del diario “El País” y correspondencia. Al regreso transporto 450 grs de correspondencia.


1er emblema de PLUNA

El 21 de diciembre, habiéndose terminado los trabajos en el campo de aviación, se hace el vuelo inaugural a Paysandú desde donde se trae correspondencia.

Los vuelos regulares a Tacuarembo y Rivera se inician el martes 29 de diciembre habiéndose solucionado el problema de la falta de aeródromos.

En octubre de 1937 el Estado otorga la 1ª subvención de $ 50.000 anuales a P.L.U.N.A estableciendo algunas obligaciones, entre otras la de agregar dos aviones bimotores mas a las líneas en explotación en el plazo de 10 meses

El primer año de actividad de PLUNA (Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea) fue todo un éxito, cerró con 2.000 horas de vuelos, 2.600 pasajeros, 20.150kgs de carga, 20.000 cartas, 70.000 diarios y 1.700kgs de encomiendas


De Haviland DH 86 Express

De acuerdo a la ley de subvención se adquiere dos biplanos cuadrimotor De Havilland D.H.86 “Express”; el 1ro de ellos en noviembre de 1937 que arriba a Montevideo en enero de 1938 se le nombre “San Felipe y Santiago”.

Nota: por esta época se ponían en marcha otras dos compañías nacionales de hidroaviacion, una con la línea Colonia-Bs.Aires-Colonia, y otra llamada CAUSA (Cia Aeronáutica Uruguaya S,A,) con la línea Mdeo-Bs.Aires-Mdeo.

El 16 de febrero de 1938 se realiza el vuelo inaugural desde Salto a Artigas; se había planificado con este cuadrimotor pero debido a un problema técnico lo realiza el “Churrinche” que también se encontraba en Salto por el festival aéreo que se estaba llevando a cabo. A su regreso trajo pasajeros, correspondencia y encomiendas.

El 30 de Abril de 1938, buscando el ingreso de nuevos capitales. PLUNA se convierte en Sociedad Anónima.

El 2 de Agosto del mismo año se realiza el primer viaje al exterior de PLUNA que fue a Asunción del Paraguay en el "Express" CX-ABG, re tornando a Montevideo el 5 de agosto. El 9 de octubre se realiza otro viaje a Bage, (Rio Grande del Sur, Brasil) y el 23 de octubre un 2do viaje a Asunción. No consta que en estos vuelos se llevase correspondencia.

En 1939 (ley 9.830 del 16-may-39 y 9.875 del 15-Set.39) se aumenta la subvención a PLUNA S.A y se otorga una partida especial para el establecimiento de una nueva línea a Treinta y Tres, Melo y Río Branco. Este mismo año, en Agosto, llega el 2do D.H. 86 "Express" al cual se bautizo "Santa Rosa de Lima"; l 1er vuelo lo efectuó el 2 de octubre de 1939. El 23 de noviembre se realiza el vuelo inaugural en la línea Treinta y Tres, Melo y Rio Branco con el "San Felipe y Santiago"

El servicio a esta ruta del noroeste se efectuaba tres veces por semana combinando en Río Branco con el avión de Varig que aterrizaba en la ciudad de Yaguaron y que llegaba hasta Porto Alegre; hasta ese momento Varig combinaba con los coches del ferrocarril Central del Uruguay hacia y desde Montevideo.



En noviembre de 1941 Pluna adquiere a un precio muy conveniente un Poetz 62/1 "Aquila", bimotor de ala alta perteneciente a Air France que debido por la 2da GM había quedado varado en Bs.Aires. Este avión se pone en servicio en la ruta del litoral.

En diciembre de 1942, con intervención del Estado, se adquieren dos aviones Douglas DC-2, bimotores de ala baja. Se bautizaron con los nombres de "Espíritu de las Américas" y "San Mauricio".



Douglas DC-2 / DC-3

La operativa a perdida de la empresa hacia la misma inviable por lo cual con la unanimidad de los accionistas se aprueba la transformación de la S.A en una nueva sociedad de economía mixta transfiriendo a esta todo el activo y pasivo a la empresa. Tiempo antes se suspenden los vuelos, realizándose el ultimo vuelo regular el 22 de marzo de 1943, a la espera de la organización de la nueva SEM. El 18 de octubre de 1944 por la ley 10.535 se autoriza al Poder Ejecutivo a formar una sociedad de economía mixta con Pluna. Luego de este periodo de receso y de puesta a punto de los aviones se reinician los vuelos regulares el 15 de septiembre de 1945 con vuelo a Paysandú, Salto y Artigas utilizándose los Douglas DC-2. El 1 de junio de 1946 se reinician los vuelos a Rivera.



Douglas DC-3 en vuelo a Salto

A fines de 1946 se adquieren dos Douglas C-47 "Dakota" (la versión militar del DC-3) que llegan al país en febrero y marzo de 1947. Poco después, en abril del mismo año se adquiere otro C-47 transformado en DC-3. El 15 de julio de 1947 se reabre la ruta a Melo con escala en Treinta y Tres, en principio eventual y regular desde junio de 1948.

En diciembre de 1947, a pedido del Ministro de Obras Publicas de la época se abre una nueva línea Artigas – Rivera – Artigas que se realizaba con Dragonfly. Por esta poca se adquiere otro C-47/DC-3.

A mediados de enero de 1948 el gobierno adquiere las acciones del capital privado de PLUNA SEM quedando así la Cia. totalmente en manos del estado. Este fue el inicio de la transformación de PLUNA en ente autónomo que culmino el 12 de noviembre de 1951 con su creación.

En mayo de 1948 se realiza el primer vuelo regular a Brasil (había sido autorizado en diciembre de 1947), uniendo las ciudades de Montevideo y Punta del Este con Porto Alegre; se realizaba conexión con Cruzeiro hacia San Pablo y Río de Janeiro y viceversa hacia el sur.

El 30 de agosto de 1948 se realiza el vuelo inaugural directo Montevideo – Artigas en DC-3; por problemas en el campo de aterrizaje poco después esta línea fue suspendida retomando el servicio con los vuelos del Dragonfly.

En mayo de 1949 PLUNA se muda al Aeropuerto de Carrasco empezando a operar desde allí desde el día 9 con pasajeros, talleres, etc.

Debido a diferentes problemas que existían en el directorio de la empresa, el 7 de julio de 1949, el Poder Ejecutivo designa al Cnel. Oscar D. Gestido como interventor de PLUNA SEM. El 6-12-49 se suspende el servicio Melo-Rivera-Salto y viceversa. La intervención dura hasta agosto de 1951 en que se nombra un nuevo directorio presidido por el Gral. (R) C.Berisso.

El 12 de noviembre de 1951, por medio de la ley nro 11.740 se crea PLUNA Ente Autónomo dirigido por un directorio mediante, luego de un periodo de mas de tres años de tratarse el tema en el parlamento. En esos momentos, PLUNA operaba con un régimen monopólico las líneas internas del país, y trataba de competir en las líneas a Asunción del Paraguay y San Pablo, con diferentes niveles de éxito. Los servicios los cubría PLUNA con Douglas DC-3 en las rutas al exterior y algunas de las internas que en su gran mayoría eran atendidas con los De Havilland “Heron”. La utilización de estos pequeños cuatrimotores no era satisfactoria, fundamentalmente por no disponerse de pistas hormigonadas en ninguna ciudad del interior del país.

Luego de algunos vuelos de prueba y de establecer una agencia en el país, el 18 de julio de 1952 se realiza el vuelo inaugural de una nueva línea a Asunción del Paraguay. Se utilizaron los aviones DC-3. El vuelo hizo escala en Salto y de allí a Asunción, de igual manera al regreso. El 22 de julio se inician los vuelos regulares con una frecuencia de 2 por semana que pasan a ser tres a partir de 1955. Por un acuerdo con la Cia, estadounidense Braniff tenia conexiones con La Paz – Bolivia, Lima – Perú, Guayaquil – Ecuador, Panamá, La Habana – Cuba y todos los Estados Unidos.


D.H. 114 Heron

Por esta época se empieza a estudiar la posibilidad de establecer un servicio aéreo entre Montevideo y Buenos Aires lo cual debido a la situación política existente recién se lograra para 1955.

En enero de 1953 se adquieren cuatro aviones D.H. 114 “Heron” de los cuales el 1ro arriba en agosto de 1953 siendo destinado a servir en las líneas internas donde se constató su falta de idoneidad para operar en los aeródromos con pista de césped haciendo se uso muy problemático.

En noviembre de 1954 se autoriza la extensión de la ruta de Porto Alegre hasta San Pablo, realizándose el vuelo inaugural el 10 de enero de 1955 con escalas en Punta del Este – Porto Alegre y San Pablo.

En agosto de 1955, se resolvió implementar una línea a Bolivia y se estableció un itinerario provisorio, sobre la base de un vuelo semanal que saliendo de Montevideo los viernes de mañana, volaría hasta Asunción con escala técnica en Salto, Uruguay. Luego de pernoctar en Asunción, el sábado el avión volaría a Corumbá, Santa Cruz de la Sierra y Cochabamba. El domingo, el avión saldría de Cochabamba, para llegar a Montevideo con escalas en Santa Cruz de la Sierra, Corumbá y Asunción. El vuelo inaugural se realizo el 24 de agosto de 1955; al regreso de este vuelo se transportaron piezas



postales con destino a Montevideo, Cochabamba y Santa Cruz. El 7 de septiembre comenzaron los vuelos regulares en combinación con la Cia Lloyd Aéreo Boliviano para las ciudades que unía esa compañía. Para este vuelo el correo estableció una impronta alusiva al hecho.

En las líneas nacionales a partir del 15 de septiembre de 1955 (vuelo inaugural) se incluyo Vichadero (Rivera) en la ruta Montevideo – Treinta y Tres – Melo – Vichadero – Rivera y el 18 de septiembre (vuelo inaugural) se incluyo la ciudad de Durazno en la ruta Montevideo – Durazno – Paysandú – Salto – Artigas y en la Montevideo – Durazno – Rivera – Artigas.



En julio de 1955 se había autorizado a establecer un servicio de pasajeros, correo y carga a Buenos Aires; esperanzo la autorización de la R.A. (convulsionada políticamente en ese momento) el 6 de octubre de 1955 se realiza un vuelo inaugural "simbólico"; este vuelo con dos aviones DC-3 se realizo sin documentación ni planilla alguna. Los viajes regulares comenzaron el 12 de octubre con tres vuelos diarios. A partir del 22 de diciembre de 1955 se autorizo la ruta Bs Aires – Punta del Este con hasta 2 vuelos diarios.

Esta línea competía con desventajas con los vuelo que realizaban Aerolíneas Argentinas y Transcontinental (otra compañía Argentina) que contaban con aeronaves mas modernas por lo cual el Directorio de PLUNA inicia un estudio para la compra de tres modernos aviones Vickers "Viscount".

Luego de algunos vuelos previos y de suspensiones de los mismos, el 29 de febrero de 1956 se inaugura una escala en Tacuarembo en las líneas internas con un vuelo especial y uno regular en la línea Montevideo – Durazno – San Gregorio – Tacuarembo – Rivera tres días por semana. Las paradas en San Gregorio fueron muy esporádicas; con Tacuarembo se cumplieron con mayor asiduidad. Inclusive durante cierto tiempo estuvieron cortadas aunque se reiniciaron el 24 de noviembre de 1960.

Así es que el 12 de julio de 1956, el Consejo Nacional de Gobierno aprueba el estudio realizado por el Directorio de PLUNA y autorizó la compra de tres modernos aviones cuadrimotores turbo hélice Vickers "Viscount".

A partir del 20 de Mayo de 1957, aduciendo la falta de material de vuelo adecuado, el Directorio dispuso la cancelación de los vuelos internacionales a Santa Cruz (Bolivia) Porto Alegre y San Pablo. La línea ha Santa Cruz había durado sólo once meses.

El 19 de junio de 1957 se incorpora una nueva escala interna en Bella Unión con un vuelo de apertura realizado en DC-3 en las rutas Montevideo – Artigas – Bella Unión y viceversa y Montevideo – Paysandú – Salto – Bella Unión y viceversa.



Vickers "Viscount" matricula CX-AQN

El 24 de junio de 1958 el primero de los 3 Vickers "Viscount", con matricula CX-AQN llega al país aterrizando en el aeropuerto nacional de Carrasco. Luego de algunos vuelos internos de prueba y de carácter demostrativo entro otros el 1º de julio, se hizo un vuelo "experimental" a Buenos Aires para probar la capacidad de operación del avión en Aeroparque el que fue totalmente exitoso. Pocos días después se inician los vuelos oficiales a Buenos Aires. En abril de 1959 se recibe el 2do avión que hacia mas de un año que estaba pronto por lo cual su costo aumento significativamente y posteriormente, en febrero de 1960 el ultimo de los tres.

En diciembre de 1958 el Poder Ejecutivo autoriza al ente la autorización para un servicio de transporte aéreo de pasajeros, correo y carga entre Montevideo y Río de Janeiro con escalas en Porto Alegre y San Pablo. Estos vuelos que se efectuaron solamente con aviones Vickers comenzaron en septiembre de 1959 con una frecuencia de tres por semana. El 10 de noviembre, con la línea ya consolidada, PLUNA inauguro una agencia propia en Río de Janeiro.

A mediados de 1960 comienzan los vuelos que unen Buenos Aires con nuestro litoral; la ruta era Montevideo – Bs.Aires – Paysandú – Salto y regreso por la misma ruta con dos frecuencias semanales. Para esta ruta se utilizaban los DC-3. El 25 de agosto de 1960 se inaugura la agencia de PLUNA en Buenos Aires. En el año 1962 se agrega una escala en Mercedes. Por carencias de material esta línea se suspende temporalmente en mayo de 1963, luego en 1965 y finalmente se retoma el 11 de marzo de 1966.

En 1964 ante la escasez de material para atender las líneas internas y asegurar la continuidad de los vuelos se resuelve la adquisición de nuevos aviones DC-3. Las gestiones culminan con la compra de 5 de estos aparatos el primero de los cuales arriba a nuestro país en junio de 1964 y el último a fines de septiembre del mismo año.

En 1967 se autoriza la compra de dos aviones Vickers Viscount usados para atender las líneas al exterior; por esta época la empresa CAUSA (Compañía Aeronáutica Uruguaya S.A.) no podía cumplir con las frecuencias autorizadas entre Montevideo y Buenos Aires y en octubre de 1967 se produce su clausura. Los Vickers arriban al país en diciembre de este año e inmediatamente entra en servicio en las líneas a Buenos Aires y Punta del Este.

En mayo de 1968 se reactivan vuelos a San Pablo y la agencia en Río de Janeiro, esta desde febrero de 1968.



Boeing737-200

En febrero de 1970 se autoriza a PLUNA a un convenio con Iberia para el arrendamiento con opción a compra de un Boeing 737-200.

El avión llega a Montevideo el 11 de marzo de 1970; el día 16 se inician los vuelos comerciales en servicio a Bs.Aires y luego, el 7 de abril de 1970 se inician los vuelos a Rosario y Córdoba con escala en Bs.Aires. Este mismo día, en Rosario se inauguro una sucursal de Pluna y en Córdoba una agencia. Estos vuelos se cumplieron posteriormente con Vickers pero debido a su costo deficitario no duraron mucho tiempo.

Debido a la escasez de material se hacia muy difícil cubrir las líneas al interior por lo cual en septiembre de 1970 se realiza un convenio con TAMU (Transporte Aéreo Militar Uruguayo, de reciente creación) para cubrir estos vuelos con aviones militares a partir del 15 de septiembre; PLUNA cubría mantenía solamente la línea Rivera, Vichadero, Artigas. El 11 de mayo de 1971, después de 34 años de mantenerla operativa, Pluna transfiere esta última ruta interna a la Fuerza Aérea.



Mientras tanto el Boeing 737 se empleaba en la línea Montevideo – Porto Alegre – San Pablo – Río de Janeiro; inicialmente planificada con escala en Aereoparque de Bs.Aires que por temas comerciales fue prohibida luego del 1er vuelo. A partir de 1973, luego de estar varios meses parado por mantenimiento y falta de recursos, se empleo básicamente en vuelos a Bs.Aires cuando las condiciones eran redituables. Este boeing voló hasta el 31 de diciembre de 1973 y luego fue devuelto a Iberia sin hacerse uso de la opción de compra.

En julio de 1973 se retoman los vuelos a Asunción del Paraguay, inicialmente con una frecuencia semanal utilizándose el material Vickers y a partir del 1 enero del 74 con dos frecuencias semanales.

Para 1975 se decide la adquisición de tres aviones Vickers Viscount serie 827 de los cuales el primero arriba a Carrasco el 12 de noviembre de 1975 y el ultimo el 15 de enero de 1976.


Boeing 727

En mayo de 1978 se concreta la compra de dos Boeing 727 a Lufthansa; el 13 de agosto se recibe el 1ro de los aparatos y el 12 de noviembre el 2do. El 1ro de diciembre comienzan a operar en las líneas regulares sirviendo en las rutas internacionales en explotación: Mdeo – Bs. Aires ; Mdeo - Porto Alegre ; Mdeo – Asunción y además se reinician los vuelos Mdeo – San Pablo – Río de Janeiro.

El 14 de diciembre de 1979 se inaugura el “Puente Aéreo” entre Carrasco y Aereoparque de Bs.Aires el cual mediante un convenio con Aerolíneas Argentinas se cubría con 16 vuelos diarios.

Para reforzar la temporada de verano 1980/81, en noviembre de 1980 se arrienda otro Boeing 727 (se devuelve el 14 de septiembre de 1981) y a la vez se adquieren, en fabrica, otros tres aviones Boeing 737-200 que se recibirán para 1982.

En mayo de 1981 se arrienda a Aerolíneas Argentinas otro Boeing esta vez 707-397B por un plazo de 4 años; con esto llegan a 4 los Boeings que estaban siendo operados en las diferentes líneas.

Luego de múltiples negociaciones y ajustes, el 12 de mayo de 1981 se abre la ruta a Europa con el 1er vuelo Montevideo – Bs.Aires – Madrid con el Boeing 707. En esta línea normalmente se debía hacer una escala técnica al regreso (ya que los vientos siempre eran contrarios); en el 1er viaje se realizo en Salvador (Bahía – Brasil) pero en la mayoría de los siguientes se utilizo Río de Janeiro que luego se transformo en una escala obligatoria.

El 5 de julio de 1981 se inaugura otra línea a la isla de Curazao con Boeing 707; la ruta era Mdeo - Bs.Aires – Curazao. Esta línea no fue exitosa y únicamente se realizaron 28 vuelos siendo clausurada a fines de noviembre de ese mismo año 1981.

El 28 de enero de 1982 arriban dos de los tres Boeing 737-200 antes mencionados, el tercero arribo el 22 de febrero; las entrada en servicio de estos aparatos trajo aparejada la baja de los Vickers Viscount que estaban realizando el servicio Punta del Este – Bs.Aires – Punta del Este.

En 1983 se concreta con Lufthansa un convenio de servicio de carga entre Montevideo y San Pablo por lo cual se transforman los dos Boeing 727 en versión carguero-pasajeros. Para esta época ya Lufthansa tenía en funcionamiento un servicio aéreo de transporte de contenedores. Se realizaron unos 15 vuelos regulares de carga, habitualmente carne, y en octubre de 1983 se clausuro esta operación ya que fueron vendidos los 727.

El 18 de julio de 1984 se inauguro una oficina de ventas en Tel-Aviv a efectos de captar pasajeros mediante el enlace con Madrid realizado por la empresa israelí El-Al siendo esta la forma mas directa de viajar entre Uruguay e Israel. Por otra parte en agosto de este mismos año se suspenden los vuelos a Asunción del Paraguay y se clausura la atención al público en las oficinas existentes en dicha ciudad.

En marzo de 1985 se abre una línea a Santiago de Chile con los Boeing 737; el día 13 se realiza el vuelo inaugural y a partir del día 17 comienzan los vuelos regulares con una frecuencia de dos por semana. Asimismo se abrió una oficina comercial en el centro de Santiago.

El 6 de mayo de 1986 se reanudan los vuelos a Asunción del Paraguay con dos frecuencias semanales.

En septiembre de 1986 el Poder Ejecutivo remite al parlamento un proyecto de transformación de PLUNA en una persona jurídica de derecho publico no estatal, a través de la cual se autoriza la integración de capitales extranjeros para una explotación conjunta de servicios. Este proyecto no prospero.



Boeing 707

El 15 de diciembre de 1988 se inaugura con Boeing 737 un nuevo servicio San Pablo – Porto Alegre – Punta del Este – Montevideo con dos frecuencias semanales.

En marzo de 1989 se resuelve la adquisición de uno de los dos Boeing 707 que Pluna tenia alquilados con opción a compra el cual es puesto en servicio en la línea a Madrid.

Para 1991 se realiza por parte de la consultora AVMARK un completo estudio sobre PLUNA el cual culmina constatando su mala organización y administración por lo cual es imperativo una reestructura y además recomienda separar su gestión del gobierno para posteriormente, si así se deseara, privatizarla.

En agosto de 1992 se concreta un contrato con la empresa española SPANAIR S.A. por la cual esta aporta un avión Boeing 767-300 ER con mayor capacidad y comodidad para los pasajeros y gran capacidad de carga, con el fin de cubrir con mayor eficacia la ruta intercontinental a Madrid. Pluna por su parte aportaba seis tripulantes auxiliares. El vuelo inaugural de SPANAIR partió de Madrid el 17 de septiembre de 1992.



Boeing 767

En julio de 1992 el Directorio de PLUNA aprobó el llamado de precalificación de interesados en asociarse al organismo. A dicho llamado se presentaron cuatro empresas las cuales fueron aprobadas para presentar sus ofertas. Por otra parte en junio de 1993 se realizan varios acuerdos con la aerolínea VARIG (la cual no se había presentado al llamado de precalificación) para diversos servicios, entre otros la validez de boletos entre las dos compañías permitiendo al pasajero optar en la cual viajaba.

Finalmente la única empresa que presenta oferta para asociarse es el consorcio “VASP y Uruguay”, liderado por la aerolínea brasileña VASP. Sin embargo esta oferta no cumple con las condiciones requeridas por lo cual, el 22 de noviembre, la licitación es dejada sin efecto.

En diciembre de 1993 se aprueban las bases y condiciones para una nueva licitación publica internacional para la búsqueda de socios de PLUNA; en este nuevo pliego se redujeron algunas de las condiciones impuestas en el anterior. Si bien cuatro empresas adquirieron los pliegos de licitación, solamente una presento oferta , “Pluri – Consorcio de Aeronavegación”. El 21 de junio de 1994 la licitación fue adjudicada a esta empresa cuyo operador principal era Varig, quien se encargaría de la gestión de PLUNA S.A. Entre los muchos problemas que se generaron en el proceso de transformar a PLUNA en una sociedad de economía mixta fue necesario cancelar el convenio PLUNA-TAMU que se mantenía con la FAU desde 12 de septiembre de 1970 para la realización de los vuelos al interior del país. El 22 de junio se firmo el acuerdo de rescisión de dicho convenio.

El 1 de junio de 1995 se firma el contrato entre PLUNA y el Pluriconsorcio lo que genero la existencia de 2 empresas operando conjuntamente, PLUNA S.A. y PLUNA E.A. (Ente Autónomo), compuesta por 51 % de capitales privados y 49 % de capital estatal.

El 16 de noviembre de 1995 se abre un nuevo servicio bisemanal a Belo Horizonte efectuado con el Boeing 737. Este servicio no rinde lo esperado y desaparece algunos meses mas tarde.
De enero a marzo de 1996 se realizan una serie de vuelos de Madrid a Tel –Aviv (Israel) a partir de un vuelo inaugural con DC-10-30. Debido a no conseguirse los permisos definitivos se suspendió este servicio.
En enero de 1997 se inician vuelos semanales de San Pablo a Punta del Este los que se continúan hasta el mes de abril y luego se cierra la ruta por no dar buenos resultados. Por esta época se pina el nuevo logo de Pluna (una especie de “V” invertida y con alas) de color amarillo sobre fondo azul en todos los aviones a medida que pasan por mantenimiento.



En el mes de abril de 1997 comienza a volar 5 veces por semana a Santiago de Chile usándose el DC-10 en combinación con el vuelo a Madrid y alternativamente los Boeing 737.
El 19 de diciembre de 1997 se incorpora a la flota un nuevo Boeing 737-200 que Varig subarrendó a Pluna; este tuvo la particularidad de ser pintado por el artista Carlos Paez Vilaro que aplico motivos de su particular estilo de la mitad del avión hacia la cola.

E l 1 de junio de 1998 se retoman los vuelos con Rosario y Córdoba (se habían realizado por abril de 1970) realizándose el vuelo inaugural con Boeing 707. Inicialmente se realizaron 6 vuelos semanales y luego se fueron reduciendo hasta que en el año 2.000 se cancelaron.

En los mismos días se estableció una línea regular de un vuelo por semana entre Montevideo y Salvador de Bahia (Brasil) y se agregaron tres vuelos semanales a Porto Alegre.

En diciembre del 2001 se adquiere en la modalidad de leasing un Boeing 737-200 que arriba Carrasco el día 27. Con este nuevo material se incrementan los vuelos charter de la temporada veraniega y se inaugura un vuelo semanal entre Montevideo y Cabo Frío – Brasil.

Además PLUNA incorpora a su flota (arrendado) un flamante Boeing 767-300 de mayor comodidad para los pasajeros y gran capacidad de carga, con el fin de cubrir con mayor eficacia la ruta intercontinental.

Por esta época la situación económica de PLUNA S.A – Varig era muy comprometida habiéndose realizado múltiples reuniones y tratativas por parte del directorio de PLUNA E.A. para que se realizaran los aportes necesarios pero con escaso éxito.

Buscando una mayor eficacia y modernización de la flota PLUNA S.A incorpora dos nuevas aeronaves, un Boeing 757-200 para cubrir vuelos charters demandados y rutas de interés (arriba a Carrasco el 14 de diciembre del 2003) y un ATR-42-320 para cubrir rutas domésticas y vuelos regionales con mayor flexibilidad horaria y tarifaría buscando un menor costo operativo y consumo de combustible (arriba a Carrasco el 12 de marzo del 2004).



Boeing 757



ATR - 42 matricula CX-PUC

El 17 de abril del 2004 se realiza el vuelo de lanzamiento del ATR a Salto y a partir del 1er sábado mayo se comienzan los vuelos regulares a dicha ciudad todos los sábados. En el correr de esta año 2004 Varig intenta en varias oportunidades vender su paquete accionario de PLUNA S.A a diferentes compañías aéreas pero sin resultado.

En mayo del 2005 se realiza un convenio entre PLUNA E.A y PLUNA S.A para que el ente (o sea el estado) retome la gestión de la empresa; según este convenio a partir del 27 de junio del 2005 caduca el gerenciamiento de Varig y de esta manera luego de 10 años de comandarla sin éxito se aparta Varig de la dirección de PLUNA.

En junio del 2006 la crisis de Varig llega a su punto culminante quedando en situación de quiebra por lo cual las obligaciones pendientes con Pluna son imposibles de cumplir. A partir de este momento todo el peso de los aportes económicos para que la deficitaria empresa subsista recaen únicamente sobre el estado y se busca "desesperadamente" un socio. Por motivos principalmente ideológicos de apunta inicialmente a Venezuela , aerolínea CONVIASA, pero si bien inicialmente la estatal parece dispuesta a comprar el paquete accionario de Varig, el negocio no prospera.

Tras el cierre de Varig, el gobierno uruguayo se abocó a la búsqueda de nuevos socios para la empresa, lo que concluyó el 4 de enero de 2007, en un muy controversial negocio, con la asociación con Leadgate Investment, el cual, a través de Latin American Regional Aviation Holding Corporation, quedó como socio mayoritario (75% del capital). Leadgate tomó el control de la compañía el 1° julio de 2007.



En este contexto se encara la renovación de la flota reemplazado la antigua flota de Boeing 737-200 por

los nuevos y más eficientes Bombardier CRJ-900 Next Gen. El primer CRJ inició sus operaciones en Marzo del 2008 y sucesivamente han ido llegando los aviones siguientes, hasta completar siete aviones nuevos en Diciembre de 2008.

En agosto de 2008 PLUNA formalizó una alianza estratégica con la española Iberia. Las compañías alcanzaron un acuerdo de "código compartido", por el cual pueden comercializar bajo sus respectivos códigos los vuelos regionales e intercontinentales. El acuerdo con Iberia permitía ampliar la oferta de destinos europeos a los pasajeros de PLUNA, ya que involucraban a Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Vigo, Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria en España. En el resto de Europa el acuerdo abarca las ciudades de Frankfurt, Roma, Londres, París y Milán. Luego de este acuerdo, PLUNA anunció la suspensión de sus vuelos propios a Madrid. A partir del septiembre de 2008 PLUNA concentró sus operaciones exclusivamente en el ámbito regional.

Mediante un comunicado de prensa, el directorio de la aerolínea informó el jueves 5 de julio del 2012, que PLUNA suspendía indefinidamente sus operaciones debido a la situación económico-financiera de la empresa luego de la abrupta salida del inversor privado, Leadgate Investment . En realidad el Estado le pago un multimillonario “despido” a Matias Campiani, el titular de Leadgate a efectos de que entregase su parte de la aerolínea.

El 9 de julio el Poder Ejecutivo envió al parlamento un proyecto de ley que líquida PLUNA debido a su situación de "insuficiencia patrimonial", la imposibilidad de la aerolínea de acceder a la liquidez y la carencia de financiamiento, dejando a Uruguay sin aerolínea de bandera. Sus aviones quedaron en el Aeropuerto de Carrasco.

Poco después y solo con los votos del el Frente Amplio se votó una ley que cambió el orden de los acreedores y dejó al Estado en el primer lugar de cobro, para hacerse de los aviones. Desde diferentes sectores se critico y advirtió de la inconstitucionalidad de esta ley.

Sin embargo con esas naves hizo una subasta pública que terminó en un sainete. Apareció un supuesto operador español, Antonio Sánchez, representando a una aerolínea europea "Cosmo" que fue el único ofertante y se "quedó" con el remate. La garantía que precisaba la otorgo el estatal Banco República, en tiempo record y contraviniendo todas las normas existentes ya que intervinieron altas autoridades político-partidarias para que ello fuese posible.

Pero días después, el "comprador" no pagó, y se supo que se había presentado con segundo nombre y segundo apellido, y que en realidad era el mismo Hernán Antonio Calvo Sánchez, que representaba en España al grupo Buquebus. "Cosmo" aclaró que no iba a contratar a los ex trabajadores de Pluna, ni a abrir una aerolínea en Uruguay y menos a pagar el remate.

Los acreedores postergados por esa ley, la recurrieron ante la Suprema Corte de Justicia, y el Poder Judicial sentenció que esa norma que había habilitado la subasta, era inconstitucional. Simultáneamente varios senadores del Partido Nacional presentaron una denuncia en la Justicia y el 22 de diciembre el fiscal pidió procesamiento con prisión a los tres empresarios argentinos que lideraban el grupo que operaba Pluna, por el delito de estafa, a su ex presidente Matías Campiani y dos ex gerentes de Pluna (Sebastián Hirsch y Arturo Álvarez Demalde).

La actuación de la justicia siguió su curso, pese a las tremendas presiones político-partidarias, y el 4 de abril d el 2014 en un fallo sin precedentes en la historia uruguaya se proceso al ex ministro de Economía y Finanzas, Fernando Lorenzo (que había renunciado en diciembre cuando se conoció el pedido de fiscal en este sentido) y al presidente del banco más grande del país, el estatal Banco de la República (BROU), Fernando Calloia, por considerar que cometieron "abuso de funciones" en las gestiones para dar aval bancario estatal de forma irregular a la supuesta empresa española que aparecía comprando siete aviones de la ex Pluna.

Y este es el triste fin de la historia de Pluna; aunque algunas de las aeronaves aun no pudieron ser enajenadas y continúan generando gastos a las arcas del gobierno; los ex-empleados siguen cobrando su sueldo (a mas de 2 años de haber sido liquidada la empresa) y una multitud de acreedores nacionales e internacionales aguardan ver si pueden cobrar parte de su deuda.

Referencias para este capitulo:

01 - Cuadernos Filatélicos Uruguayos 01 - Jul 1985- Marcas Postales de PLUNA (I) – J.Ebbeler
02 - Cuadernos Filatélicos Uruguayos 05 - Nov 1986- Marcas Postales de PLUNA (II) – J.Ebbeler
03 - Cuadernos Filatélicos Uruguayos 08 - Nov 1987- Marcas postales de PLUNA – corrección – J.Ebbeler
04 – Libro "Historia de PLUNA 1936-2006" – Juan Maruri
C1 – Colección "Marcofilia del Uruguay" Héctor L.Volpe

Paginas WWW

www.pilotoviejo.com - Los Vickers Viscount de PLUNA (Datos históricos e imágenes de la aerolínea)

Autor: Héctor L. Volpe; Montevideo – Uruguay. – Fecha ultima actualización: 1 de Mayo del 2014
Por observaciones, sugerencias, aportes, criticas, etc. : hvolpe@adinet.com.uy